



## Il Personale Marittimo

In base alla normativa vigente, il personale marittimo viene identificato e regolamentato conformemente al **Codice della Navigazione** come segue:

### Parte prima

#### Della navigazione marittima e interna

#### Libro primo

#### Dell'ordinamento amministrativo della navigazione


#### Titolo IV

#### Del personale della navigazione

#### Capo I

#### Del personale marittimo

#### Art. 113 - Organizzazione e disciplina del personale marittimo

All'organizzazione amministrativa e alla disciplina del personale marittimo provvede l'amministrazione dei trasporti e della navigazione (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ).

#### Art. 114 - Distinzione del personale marittimo

Il personale marittimo comprende:


- a) la gente di mare;
- b) il personale addetto ai servizi dei porti;
- c) il personale tecnico delle costruzioni navali.

#### Art. 115 - Categorie della gente di mare

La gente di mare si divide in tre categorie:

- 1) personale di stato maggiore e di bassa forza addetto ai servizi di coperta, di macchina e in genere ai servizi tecnici di bordo (Ufficiali, Sottufficiali, Comuni di Coperta e Macchina);
- 2) personale addetto ai servizi complementari di bordo la cui attività non ricopre un carattere propriamente nautico ed è costituito in gran parte dal personale ausiliario (medici, infermieri, cuochi, camerieri, cappellani, addetti all'intrattenimento, etc.);
- 3) personale addetto al traffico locale e alla pesca costiera.

#### Art. 118 - Matricole e registri del personale marittimo

La gente di mare è iscritta in matricole, le quali sono tenute dagli uffici indicati dal regolamento (Compartimenti Marittimi – Capitenerie di Porto ).



### Gerarchia di bordo delle navi mercantili

Il Regolamento Marittimo fornisce una chiara indicazione sulla gerarchia di bordo di navi mercantili italiane come segue:

1. Comandante
2. Direttore di Macchina, Comandante in 2°, Direttore di Macchina in 2°, Capo Commissario, Medico di bordo direttore del servizio sanitario
3. Primo Ufficiale di Coperta, Primo Ufficiale di Macchina, Cappellano, Primo Medico aggiunto, Primo Commissario
4. Secondo Ufficiale di Coperta, Secondo Ufficiale di Macchina, Secondo Medico aggiunto, Secondo Commissario, Primo RT
5. Gli altri Ufficiali (Terzi Ufficiali, Allievi)
6. Sottufficiali: Nostromo, Maestro di Macchina (Capo Operaio – Capo Fuochista)
7. Gli altri Sottufficiali (Carpentiere, Ottonaio, Capitan d'Armi, Maestro di Casa, Operaio Meccanico, Operaio Motorista, Operaio Frigorista, Elettricista, ecc.)
8. Comuni

In dettaglio, gli Ufficiali si dividono in Ufficiali Superiori o di Stato Maggiore e Ufficiali Inferiori. Ai primi, oltre al Comandante, appartengono il Direttore di Macchina, il Comandante in 2°, il Direttore di Macchina in 2°, l'Hotel Director e il Direttore Sanitario, tutti contraddistinti dal livello direttivo.

Ai secondi appartengono gli Ufficiali destinati ai compiti di livello operativo, fatta eccezione per il Primo Ufficiale di Coperta, che su navi da carico rappresenta il secondo in comando, in grado di sostituire il Comandante in caso di emergenza.

Ciascun dipartimento è contraddistinto da un diverso colore che circonda i gradi: il nero per la sezione Coperta e Cappellano di bordo, il porpora per la sezione Macchina, il rosso per la sezione Hotel, il Bianco per la componente Medica e il Verde per la sezione Telecomunicazioni (ex RT).

### Gradi degli Ufficiali Superiori



**Comandante di navi oltre le 20000 tsl**



**Comandante di navi di tsl comprese tra 1000 e 20000**

Il Comandante, in base a quanto previsto dal Codice della Navigazione, ha la responsabilità assoluta della nave, del suo equipaggio e del trasportato. Ricopre il ruolo di rappresentanza armatoriale nonché rappresenta il capo della spedizione, figura di riferimento per esperienza ed anzianità di servizio.

L'Art. 292-bis indica i Requisiti per l'esercizio delle funzioni di comandante (e di primo ufficiale di coperta): a bordo delle navi battenti bandiera italiana, il comandante e il primo ufficiale di coperta, se svolge le funzioni di comandante, devono essere cittadini di uno Stato membro dell'Unione europea o di un



## STRESS ON SHIPS Project

Prof. Luca Caravella

altro Stato facente parte dell'accordo sullo Spazio economico europeo, reso esecutivo dalla legge 28 luglio 1993, n. 300. L'accesso a tali funzioni e' subordinato al possesso di una qualificazione professionale e ad una conoscenza della lingua e della legislazione italiana che consenta la tenuta dei documenti di bordo e l'esercizio delle funzioni pubbliche delle quali il comandante e' investito.

Con decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti sono determinati i programmi di qualificazione professionale, nonché l'organismo competente allo svolgimento delle procedure di verifica dei requisiti.

Il Comandante è tenuto a seguire le normative internazionali e nazionali dello Stato di Bandiera nonché le linee guida della Compagnia di navigazione esplicitate dal Safety Management System (SMS) quali applicazione del Capitolo IX SOLAS (ISM Code); ricadono ancora sul Comando responsabilità dirette ed indirette in materia di applicazione del più alto livello in materia di sicurezza, intesa come Safety e Security; sorveglierà su quanto previsto in materia della qualità di vita in base all' MLC 2006 (ILO) e sull'applicazione della "drugs ed alcool free policy".



**Comandante in seconda**

E' la prima figura di bordo in grado di sostituire il Comandante in caso di emergenza. E' identificato nel ruolo di Staff Captain, ovvero responsabile delle funzioni dell'equipaggio e garante del rispetto delle regole e direttive Sociali. Sulla sua figura ricade anche la responsabilità della manutenzione e del decoro della nave.



**Direttore di Macchina di navi oltre le 20000 tsl**



**Direttore di Macchina di navi di tsl comprese tra 1000 e 20000**

Il Direttore di Macchina è il principale responsabile del corretto funzionamento ed efficienza degli apparati di propulsione ed impianti meccanici ed elettrici connessi. Se la plancia comando può essere considerata il cervello della nave, la sala macchine ne è il suo cuore. Senza la collaborazione tra questi due dipartimenti la nave non può funzionare. Su alcune navi passeggeri è ritrovabile anche il grado di Direttore di Macchina in seconda, il quale riveste il ruolo di Capo Macchinista nonché diretto assistente del Direttore.



**Capo Commissario – Hotel Director**

Il Capo Commissario è una figura presente soltanto su navi passeggeri. Egli dirige la sezione che conta il più alto numero di componenti di equipaggio. Per tale tipologia di nave, è responsabile della gestione finanziaria di bordo e della corretta gestione e funzionamento dell'intero reparto Hotel, che vede il settore alloggi, l'intrattenimento, le funzioni di reception, gli approvvigionamenti, il catering e l'information technology.



**Direttore Sanitario**

E' il principale medico di bordo nonché responsabile del presidio medico ospedaliero. Risponde delle dotazioni medico farmaceutiche nel rispetto delle tabelle ministeriali previste in funzione del servizio espletato dalla nave. Sovrintende al corretto funzionamento del plesso ospedaliero e ne cura la sua efficacia e disponibilità sia per interventi di visita che per operazioni in emergenza.

### Gradi degli Ufficiali Inferiori



**Primo Ufficiale di Coperta e Primo Ufficiale di Macchina**

Il Primo Ufficiale di Coperta, in possesso di titolo direttivo, su navi da carico è il secondo nominato al comando in caso di emergenza, Capo Servizio del reparto Coperta ed è responsabile della caricazione. Solitamente ricopre il ruolo di responsabile alla sicurezza su delega del Comandante. Su navi passeggeri vi



## STRESS ON SHIPS Project

Prof. Luca Caravella

può essere la presenza di più di un Primo Ufficiale Coperta, ciascuno dei quali ricopre una diversamansione: Responsabile alla navigazione, Safety Trainer addetto all'addestramento alla sicurezza dell'equipaggio, etc..

Il Primo Ufficiale di Macchina è il diretto assistente del Direttore di Macchina. Ricopre il ruolo di Capo Servizio del reparto Macchina e coordina le attività del personale. Sovraintende i ruoli inerenti gli organi di propulsione di bordo.



**Secondo Ufficiale di Coperta e Secondo Ufficiale di Macchina**



**Terzo Ufficiale di Coperta e Terzo Ufficiale di Macchina**

I Secondi e Terzi Ufficiali di Coperta e Macchina su navi da carico sono tutti in possesso del titolo professionale livello operativo (su navi passeggeri per i secondi Ufficiali è solitamente richiesto il titolo direttivo per poter ricoprire il ruolo di Capo Guardia). Le loro mansioni variano a seconda delle direttive impartite dalla Società di navigazione. Per il reparto Coperta i ruoli sono di Ufficiale di Navigazione o di Ufficiale delegato alla manutenzione dei sistemi di sicurezza; per il reparto di Macchina vengono solitamente assegnati ruoli di manutenzione per il corretto funzionamento di impianti tra cui, ad esempio, i gruppi elettrogeni. Tutti gli Ufficiali Inferiori sono generalmente impiegati nei servizi di guardia prestabiliti.



**Primo, Secondo, Terzo Commissario**

Coadiuvano l'operato del Capo Commissario dal quale vengono attribuite mansioni nei diversi ambiti.



## STRESS ON SHIPS Project

Prof. Luca Caravella



**Allievo Ufficiale di Coperta, Allievo Ufficiale di Macchina e Allievo Commissario**

Gli Allievi Ufficiali di Coperta e Macchina, non ancora in possesso di titolo operativo, non possono ovviamente assumere il comando di guardia in quanto ancora Ufficiali in fase di addestramento. Il compito fondamentale è quello di comprendere ed imparare, cercando di carpire i molteplici aspetti delle loro future mansioni, coadiuvando gli Ufficiali a cui vengono affiancati dal comando nave. A loro vengono assegnati compiti di dettaglio. Gli Allievi Commissari coadiuvano gli Ufficiali Commissari nelle mansioni di hotellerie.

### Gradi Sottufficiali



**Nostromo**

E' il Capo Servizio di Coperta per la bassa forza, principale collaboratore del Comandante in 2° (sulle navi passeggeri) e del 1° Ufficiale (sulle navi da carico) per tutte le attività marinarie. E' colui che guida ai lavori di manutenzione i marinai e che rappresenta la figura di riferimento di tutte le arti pratiche della vita di bordo, anche per anzianità di servizio.

### Electricista

Malgrado per la Marina Mercantile Italiana venga considerato un Sottufficiale, per altre Marine come ad esempio quella Croata o Rumena, viene inserito nei ruoli di Ufficiale. La sua figura è fondamentale nella gestione e manutenzione degli apparati elettrici di bordo anche se negli ultimi anni e, soprattutto nel futuro, il suo ruolo dovrà essere necessariamente tramutato in quello di Ufficiale Elettronico, dato l'ormai prepotente ingresso di circuiti elettronici a bordo delle navi passeggeri ma anche da carico.

### Comuni

Questo grado gerarchico accomuna diverse figure fondamentali per la corretta funzionalità della vita di bordo, siano essi appartenenti ai reparti Coperta, Macchina o Hotel.



### **Comportamento a bordo: Stress generato dalla gerarchia di bordo**

La nave, per sua natura, è un ambiente di lavoro, una casa, una piccola città galleggiante dove in pochi metri si concentrano tutte le attività necessarie per il corretto funzionamento economico/commerciale di un gruppo più o meno nutrito di persone. Lo stesso numero di attività, a terra, viene svolto in spazi nettamente più ampi ed inoltre tra persone che non sono obbligate da un vincolo contrattuale a convivere in stretto rapporto così come avviene a bordo di una nave. Quanto citato è una brevissima sintesi di quello che è un mondo parallelo e proprio per la sua natura deve essere necessariamente regolamentato.

Affinché tutto proceda correttamente, è indispensabile che ogni membro dell'equipaggio applichi le fondamentali regole per un corretta convivenza e rispetti i ruoli ai quali è stato assegnato. E' evidente quindi che la vita di bordo è una sorta di forzatura su ciò che rappresenta la "normale vita", un modo di convivere per il quale l'uomo non è propriamente nato.

Non è un caso se in fase di selezione del personale sia necessaria la presenza di uno psicologo, atto a verificare le capacità del singolo individuo ad adattarsi alle difficoltà che questo tipo di mestiere presenta.

Ciascun membro dell'equipaggio è tenuto a convivere ed a confrontarsi con superiori, con pari grado e con subalterni della gerarchia nella quale è inserito e tutto ciò è regolamentato dal Codice della Navigazione che deve necessariamente dettare i codici di una convivenza civile.

Nel comportamento con superiori si deve tener presente in ogni istante che tutto ciò che viene svolto a bordo è soggetto, sia nei metodi che nei risultati, ad un'opera di controllo e di revisione. Già da questo primo concetto è evidente che il singolo soggetto deve avere un grande spirito di adattabilità all'ambiente in cui egli opera e "vive". Ci si deve ricordare che i superiori costituiscono una fonte da cui apprendere sia i modi che il sapere, essendo essi persone di grande esperienza, ed accettare critiche perché solitamente rivolte ai fini dell'apprendimento. Le grandi responsabilità impongono un team di operatori capaci, che sappiano attuare la procedura corretta nel momento giusto.

Quanto detto contravviene spesso le normali abitudini delle persone abituate ad una diversa quotidianità e di conseguenza diviene una forzatura già dai primi momenti di permanenza a bordo generando una fonte di stress che deve essere necessariamente gestita e controllata. La formazione di un buon Ufficiale avviene giorno per giorno, fin dai primi attimi.

Anche il comportamento fra pari grado è condizionato da quanto suddetto. Il principio di convivenza professionale deve essere sempre fondato sull'obbiettivo di buona riuscita finale e del raggiungimento dello scopo dettato dai regolamenti oltre che dai buoni principi generatisi in decenni di storia marinara. I pari grado sono in linea di massima coetanei e la vita di ogni giorno li porta ad un certo livello di confidenza che, se mal interpretata da soggetti che non hanno chiara la priorità della gerarchia e del raggiungimento del fine per il quale si sta operando, rischia di divenire un elemento fortemente controproducente. Ciascuna persona ha proprie capacità che, pur essendo idonea al fine di poter esercitare la professione, fornisce diversi ritorni in termini di qualità del risultato: non è così semplice in un ambiente ristretto vincere possibili "gelosie" o "invidie" che possono venirsi purtroppo a creare.



L'età alla quale si ricopre un certo grado con relative mansioni assegnate, va di pari passo con le capacità che il singolo ha sviluppato ed in termini di formazione dell'individuo. Per poter impartire ordini bisogna essere ben coscienti di ciò che si sta per ordinare: è fondamentale non mettere in situazioni di pericolo sé stessi né gli altri e per raggiungere questo risultato è necessario aver avuto in precedenza un buon addestramento ed aver raggiunto un livello di maturità tale da sapere gestire ogni evenienza nel migliore dei modi. Tutto questo ovviamente è frutto soprattutto di esperienza. Una volta in posizione di comando è necessario impartire ordini chiari e precisi in modo diretto ma cortese. Urli e modi sgarbati non fanno altro che fomentare il nervosismo e l'antipatia dei sottoposti allontanando il fine che ci sia era preposti. Coloro che sono ad un grado inferiore della gerarchia non sono schiavi né tanto meno macchine, ma membri di un team, del vostro team, che vi affianca per rendere possibile giorno dopo giorno anche il vostro operato.

Un buon Ufficiale è quello che sa ascoltare, sia chi sta sopra che sotto a livello gerarchico. Informazioni utili devono essere tratte da qualsiasi situazione e da chiunque. Un marinaio che vive la coperta ogni giorno, coglie aspetti che possono sfuggire a chi è nella posizione di supervisore. Allo stesso tempo, chi sta al di sopra coglie degli aspetti del nostro operato che a noi possono sfuggire, presi dalle mille mansioni e incombenze che si affrontano, probabilmente in buona fede, ma distratti da una situazione che pare ma che non è.

La coerenza deve sempre esistere in ogni ordine di un buon Ufficiale. Scaricare le proprie colpe su di un subalterno soltanto perché sta al di sotto nella scala gerarchica, genera soltanto malumori ed è indice di una persona incapace a svolgere il proprio ruolo.

Gli ordini impartiti devono essere unici, chiari ed inequivocabili; è fondamentale verificare che l'ordine sia stato correttamente compreso da chi lo riceve, anche a costo di farselo ripetere, onde evitare incomprensioni o addirittura incidenti (come avviene ad esempio tra l'Ufficiale o il Comandante ed il Timoniere in fase di manovra). A questo concetto si lega un altro aspetto importante: gli equipaggi sono comunemente multi razziali e di conseguenza, dalle direttive di Società, viene scelta un'unica lingua di lavoro a cui tutto l'equipaggio si deve attenere. Specialmente in fasi concitate o di emergenza, non è così immediato per ciascuna nazionalità riferirsi ed esprimersi in una lingua che non è la propria (la scelta della lingua internazionale è quasi sempre orientata verso l'inglese). Anche questo aspetto costituisce una notevole fonte di stress tanto da venir presa in considerazione già dalle prime fasi giudiziali in caso di incidente.

Proprio perché un equipaggio può essere multietnico o di persone non dello stesso sesso è indispensabile evitare qualsiasi tipo di discriminazione. Non è in alcun caso accettabile che in uno stesso team non vi sia imparzialità di trattamento. Lo scopo comune è quello di remare tutti ad armi pari della stessa direzione fino al raggiungimento dell'obiettivo finale.